

മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ

30(4040) ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) നിർദ്ദിഷ്ട മലയോര ഹൈവേയുടെ കടപ്പനമുട്-വാഴിച്ചൽ റീച്ചിൽ കടപ്പനമുട് മുതൽ വാഴിച്ചൽ വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ അലൈൻമെന്റിൽ മാറ്റംവരുത്തി ആരംഭിക്കണമെന്ന് കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്തെടുത്ത തീരുമാനം നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ വരുന്ന കാലതാമസം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; ആയത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള തടസങ്ങളുണ്ടോ; ആയതിന്റെ വിവരം അറിയിക്കാമോ;

(ബി) കടപ്പനമുട്-അമ്പുരി-വാഴിച്ചൽ റീച്ച് സ്ഥലലഭ്യത ഇല്ലാത്തതിനാൽ ഒഴിവാക്കി പകരം കടപ്പനമുട്-വാഴിച്ചൽ റീച്ച് ഉൾപ്പെടുത്തി പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിനായി സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള നടപടികൾ എന്തൊക്കെയാണ്; പ്രസ്തുത പ്രൊപ്പോസലിന്റെ ഫയൽ നമ്പർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കാമോ;

(സി) പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തി അടിയന്തര പ്രാധാന്യത്തോടെ പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാമോ?

(എ-സി) കടപ്പനമുട് - അമ്പുരി - വാഴിച്ചൽ റീച്ചിൽ (7.85 കി.മീ.) സ്ഥല ലഭ്യത ഇല്ലാത്തതിനാൽ അതൊഴിവാക്കി കടപ്പനമുട് നിന്നും വാഴിച്ചൽ വരെ നെടുമങ്ങാട് - ഷൊർളക്കോട് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലൂടെ തന്നെ 4 കി.മീ. ദൂരം ഉൾപ്പെടുത്തി അലൈൻമെന്റ് പുതുക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുള്ള ബഹു. എം.എൽ.എ.-യുടെ കത്ത് പി.എം.യു. പ്രോജക്ട് ഡയറക്ടറുടെ കാര്യാലത്തിൽ 6-8-2021-ൽ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അലൈൻമെന്റ് പുതുക്കുന്നതിനുള്ള ടി പ്രൊപ്പോസൽ NATPAC-ന് നൽകി സാധ്യതാ പഠനം നടത്തി തുടർ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

ബി.എം.& ബി.സി. ടാറിങ്ങിന്റെ ചെലവ്

31(4041) ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് പൊതുമരാമത്ത്-വിനോദസഞ്ചാര വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ റോഡ് ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ സർഫസ് മാത്രം 5.5 മീറ്റർ വീതിയിൽ ബി.എം.&ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ പുനരുദ്ധാരണം ചെയ്യുന്നതിന് ശരാശരി എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക എത്രയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

നിലവിൽ എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ തയ്യാറാക്കി വരുന്നത് ഡൽഹി ഷെഡ്യൂൾ ഓഫ് റേറ്റ്സ് പ്രകാരം സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലുള്ള വ്യത്യസ്ത കോസ്റ്റ് ഇൻഡക്സുകൾ പ്രകാരമാണ്. ആയതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിൽ വിവിധ നിരക്കുകളാണ് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളിൽ നിലനിൽക്കുന്നത്. റോഡിൽ ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ സർഫസ് മാത്രം 5.5 മീറ്റർ വീതിയിൽ ബി.എം.&ബി.സി. നിലവാരത്തിൽ പുനരുദ്ധാരണം ചെയ്യുന്നതിന് ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിന് ശരാശരി 45 ലക്ഷം രൂപയും നിരത്ത് വിഭാഗത്തിന് ശരാശരി 40 ലക്ഷം രൂപയും (നികുതികൾക്ക് പുറമേ) വേണ്ടിവരുന്നു.

(ബി) പ്രസ്തുത റോഡിൽ ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരം ഇരുവശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ വീതം ഐറിഷ് ഡ്രെയ്ൻ സംവിധാനം ചെയ്യുന്നതിന് ശരാശരി എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക എത്രയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരം ഇരുവശങ്ങളിലും ഒരു മീറ്റർ വീതം ഐറിഷ് ഡ്രെയ്ൻ സംവിധാനം ചെയ്യുന്നതിന് ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിന് 28 ലക്ഷം രൂപയും നിരത്ത് വിഭാഗത്തിന് 27.50 ലക്ഷം രൂപയും (നികുതികൾക്ക് പുറമേ) ആണ് ശരാശരി എസ്റ്റിമേറ്റ് തുക.

(സി) റോഡിന്റെ സംരക്ഷണാർത്ഥവും ഉയർന്നുനിൽക്കുന്ന വശങ്ങളിൽ നിന്ന് വാഹനം താഴെ വീണ് അപകടം കുറയ്ക്കുന്നതിനുമായി നിർമ്മിക്കുന്ന ഐറിഷ് ഡ്രെയ്സിന്റെ ചെലവ് ലാഭിക്കാൻ ടാറിംഗ് ചെയ്യുന്ന പേവിംഗ് മെഷീനിൽ ഒരു സേഫ്റ്റി എഡ്ജ് പേവിങ്ങ് ഷൂ ഘടിപ്പിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്താൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

റോഡിന്റെ വശങ്ങളിലെ വെള്ളക്കെട്ട് ഒഴിവാക്കി റോഡ് നിലനിൽപ്പ് ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് ഓട നിർമ്മാണം പ്രായോഗികമല്ലാതെ വരുമ്പോഴാണ് ഐറിഷ് ഡ്രെയിൻ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നത്; അപകടം കുറയ്ക്കുന്നതിനല്ല. റോഡിന്റെ വശങ്ങളിലെ നിരപ്പില്ലായ്മ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി പ്രവൃത്തികളിൽ വശങ്ങളിൽ മണ്ണിട്ട് നികത്തി ഉപരിതലം ടാർ സർഫസിന്റെ നിരപ്പിലാക്കി നീരൊഴുക്ക് ഉറപ്പാക്കുകയും അപകടം ഒഴിവാക്കുകയും ചെയ്തുവരുന്നു. ആയതിനാൽ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനായി സേഫ്റ്റി എഡ്ജ് സംബന്ധിച്ച പഠനം നടത്തേണ്ട സാഹചര്യമുണ്ടായിട്ടില്ല.